

2005年4月28日

東京都墨田区押上一丁目1番2号

東武鉄道株式会社

取締役社長 根津 嘉澄 様

鉄道事業本部長 角田 建一 様

東京都足立区

半澤 一宣（印）

伊勢崎線第37号踏切の立体化及びそれまでの間の踏切保安対策等についての公開質問状先月15日に伊勢崎線第37号踏切で発生した死傷事故（以下「今回の事故」と記します）について、私は貴社が当地住民の人命に危害を加えたことに強く抗議するものです。私は、第37号踏切が今回の事故が起きるまで現状のまま放置されてきた経緯と、事故の再発防止策などに関して疑問点がございませぬので、本状により質問致します。なお、本状の全文と貴社からの回答内容等については、当地の町会自治会連合会、交通問題を研究する学術団体「交通権学会」、各報道機関並びにインターネット等に公表するものであることを、御承知おき願います。

一、過去に貴社の第1種乙踏切において死傷事故が頻発したときの教訓が生かされていなかったと考えられる点についての疑問
貴社が1998年に発行した「東武鉄道百年史」（以下「百年史」と記します）749ページ以降に、1965（昭和40）年前後の有責運転事故についての記述があります。そこには、「踏切関係では列車行き違い時の反対列車不確認による遮断機早上げ事故が多かった。（中略）確認喚呼を実行していればこうした事故はほとんど起こり得ないものであり、明快な信号確認喚呼など、基準作業の励行が強く望まれるところであった。」（750ページ37行目）と記されています。この記述から、貴社は過去に踏切保安係の人的ミスに起因する事故が現に複数発生した以降も、引き続き人間（踏切保安係）の注意のみに踏切の安全確保を依存するという、例えて言えばATSなしで列車を運転させるのと同様の、無理な踏切安全管理を続けてきた疑惑が浮かび上がってきました。人間とは、誰でも勘違いやうっかりといった人的ミスをゼロにすることができない生き物であることは、論を待ちません。にもかかわらず、運転士の人的ミスをバックアップして安全を確保するためのATSを整備する必

要性を認識する一方で、踏切保安係のそれに対応する設備を過去40年余にわたり導入してこなかったという貴社の踏切保安対策に、私は科学的整合性を見出せないという意味で疑問を禁じ得ません。この不作為の事実は、「同様の人的ミスによる踏切死傷事故の再発を、未然に防止できなくてもやむを得ない」という未必の殺意の認識が、貴社に存在していた事実を裏づけるものでもあるからです。このことは、たとえ本社要員による監視強化をしたり、車いす対応の歩道橋を設置したとしても、変わるものではありません。なぜなら、本社からの監視要員の中には列車通過後に自らの目と口で確認喚呼を行わない人がしばしば見受けられるうえ、歩行者の迷惑を考えると自転車やバイクで歩道橋を渡るのもはばかられるからです。踏切保安係の人的ミスをバツクアップする保安装置とは、「鉄道ジャーナル」2005年6月号163ページにも記しましたが、具体的には、上下急行線では踏切から60メートル程度手前の地点に、上り緩行線では出発信号機の直下に、それぞれATS地上子を増設し、列車がここを通過した時点で遮断機が開いていた場合に、ATSと連動して列車

を非常停止させる装置主に急行線列車が踏切から60メートル程度以内に接近しているときは、遮断機のロツクを解除するボタンが働かないようにする装置（停電その他の理由で列車が長時間停止する場合の対策としては、駅長室など踏切番舎以外の場所に第二の解除ボタンを設置する）などが考えられます。しかし、これらの保安装置が第37号踏切に整備されていなかったことは、今回の事故の状況から明白です。これは、今回の疑問について質問致します。1. 貴社は、1965年前後に踏切死傷事故が続発した以降も、右に記したような保安装置を整備してきませんでした。このことは、貴社の認識が、右に記した未必の殺意そのものだったか、踏切保安係の注意力に依存するのみでも踏切の安全が十分に確保されるというものだったかの、いずれかであつたと考えなければ、話全体のつじつまが合わないことを意味しますが、真実はどちらですか。もし後者であるならば、貴社がそのように考えてきた根拠はどのようなものであつたのかを、御説明願います。2. マスコミ報道によれば、御説明願います。10年程度の工期と30

二 0億円程度の工費が必要とされています。このことは、今後少なくとも10年程度は第37号踏切及び第38号踏切が引き続き存置されることを意味しています。これに対して、右に記したような踏切保安係の人的ミスやバックアップする保安装置を整備するのは、高架化に比べればはるかに短い工期と、少ない費用で可能であると考えられます。

もし貴社が、高架化が完成するまでの間の踏切保安対策としての、このような保安装置の整備さえ怠るとしたら、貴社は、右に記した未必の殺意を正当化したことになり、「東武鉄道は沿線住民から犠牲者を出してもなお、利益優先のため安全を二の次にする殺人者集団だ」として、沿線住民との信頼関係を自ら損なうのみならず、広く世間から非難と物笑いの対象にされて当然と考えられます。

貴社は、高架化が完成するまでの間の踏切保安対策として、このような保安装置を整備することを、確約しますか、確約しませんか。前者であるならばその整備完了期限を、後者であるならばその理由を、合わせて明らかにしてください。

二 高架化による踏切除去が困難な理由とし

て、営団地下鉄（東京メトロ）竹ノ塚検車区の存在を掲げていたことに係る疑問。かつて私が読んだ当地のタウン誌「竹の塚百景」通巻第9号（1985年4月25日、キヌタ企画発行）の特集記事「竹の塚の発展を考える」の中に、当時貴社専務取締役だった尾形健次郎氏の投稿記事がありました。尾形氏はこの中で、「もう一つの課題は、赤山街道の大踏切と駅北側の小踏切の立体交差化です。特に赤山街道の立体交差化は緊急課題といえますが、鉄道を高架化することは、物理的に不可能に近いことです。というのは、西新井車庫（半澤注・竹ノ塚検車区が貴社所有だった時代の名称）に近いため急勾配になつてしまうこと、環七が上を通っているため高架化はムリなこと、などが理由です。従つて赤山街道をアンダーパスさせるか上を通すかの選択を迫られています。」（18ページ下段9～18行目）と記されています。

尾形氏は、単に一地元民の立場から投稿されたのかも、しれません。しかし、尾形氏はこの投稿で「東武鉄道専務」の肩書を明記していることから、自身の記述が東武鉄道の公式見解であるとの理解されて差し支えないと認識されているものと解されています。なお私は、同じ主旨の記述が「百年史」728ページ下

3 2行目と822ページ7 1行目にも
 存在することを確認しております。
 私は今回の事故が発生してから、西新井駅
 付近はともかく、竹ノ塚駅付近の高架化によ
 る踏切除去が本当に不可能なのかどうかを計
 算してみました。高架線の線路面の標準的な
 高さを、『百年史』721ページの図から水
 戸街道（国道6号線）との交差部分のそれを
 算出して、7.5メートルとします。また、
 検車区連絡線で許容される勾配率を、東京メ
 トロ日比谷線本線から千住検車区へのそれに
 準じて、33パーミル以内とします。すると
 連絡線を設置するのに必要な水平距離は約2
 27メートルと算出されます。竹ノ塚検車区
 電留線入口の入換信号機は北千住起点5K9
 55M付近で、第37号踏切は同6K300
 M付近ですから、この間の水平距離は約34
 5メートルです。したがって、本線を栗六陸
 橋（同5K535M付近）から20パーミル
 の勾配で高架とし、検車区連絡線を下り急行
 線をアンダークロスさせてから33パーミル
 で取り付けることに、物理的な問題はないと
 いう結論を得ました。

9 北千住ノ塚間の複々線化に着手した1
 70年当時は、まだ急勾配に弱い貨物列車
 が走っていたとはいえず、栗六陸橋の開通は複

々線化完成後の1974年10月だったので
 すし、営団車両の新車搬入時（甲種鉄道車両
 扱い）以外には貴社車両（電気機関車）がこ
 の連絡線を行き来する機会はありません。た
 はずです。したがって、竹ノ塚検車区の存在
 が高架化の支障となっていないとする当時から
 の貴社の説明は、科学的合理的根拠が欠落し
 た不自然なものであるとの疑問が生じます。
 た高架化工事中の仮線用地確保などは、本質
 的な問題ではないはずですが、物理
 的・技術的に不可能ではない高架化を、貴
 社がこれまで一貫して困難と説明し続けてき
 た理由は何だったのかという疑問を、私は抱
 き始めております。

3 『百年史』724ページ以降の、五反野
 梅島間高架化（国道4号線・日光街道と
 の立体交差化）に関する記述の中に、「当
 社の立体交差化は鉄道自体を高架化し、跨線橋も
 側道の踏切も、ともに廃止するのがもつと
 も望ましい。また、都市部の道路と鉄道の
 在り方からみてもそれが正論である」と考
 えられた。しかし、当社から高架化を提案
 すれば、工事費用の負担割合がまったく変
 わって来る。（725ページ下7 3行
 目）と記されています。

この記述から、貴社がこれまで第37号踏切と第38号踏切を除去するための竹ノ塚駅付近高架化に否定的だったのは、高架化に賛同することでの費用負担が増加するのを回避することが、真の目的ではなかったのかという疑惑が生じます。

技術上・理論上の問題がないのだとしたら、貴社がこれまで長年にわたり竹ノ塚駅付近の高架化に消極的だった理由として、金銭上の問題以外に何があったというのかについて、御説明願います。

4. 貴社は、輸送力増強すなわち混雑緩和のためとはいえず、これまで一貫して列車増発を繰り返すことで、第37号踏切及び第38号踏切の遮断時間を伸ばし続け、地域社会に「百害あって一利なし」の状況を生み出しました。このような原因者が所在すること踏まえ、前出の尾形氏の記事に見られるように、踏切除去は道路側の立体化すなわち道路管理者（行政）の責任において行われるべきであるとお考えですか。自らの原因者責任についてどう考えておられるのかについて、御説明願います。

三、電車内の迷惑喫煙の温床となっている車両構造の欠陥の問題と関連する疑問

右に記した2項目はいずれも、利用者や沿線の投資を出し惜しみするということ貴社の経営姿勢がその根本にあると、私は考えます。そしてこれは、私が2003年1月24日付け第120531562号書留内容証明郵便に始まる一連の文書で指摘した、一般車両における乗務員室部分の貫通路構造の欠陥を貴社が今なお放置し続けていることと根を一つにする「利益優先のために安全を犠牲にしている」企業体質以外の何物でもない、私は理解せざるを得なくさせられています。

すなわち、半蔵門線乗り入れ用3000系の車両において、乗客が遮光幕を操作するのを防止するためであるはずのストッパーを突き抜いての幕下げができてしまう状況が、今なお改善されていません。また8000系などそれ以外の車両でも、客室と乗務員室との仕切扉の錠受け穴をふさぐ装置や、遮光幕を巻き上げたままの状態でも口ツクする金具が本来あるべき姿にセットされていない状態です。

営業運転されている列車が、今日でもしばしば見受けられます。この証拠写真は、沿線各地の図書館に寄贈済みの資料集「東武鉄道」のたばこ問題2003〜2004年15ページの120ページに収録してありますので

御確認願います。）

このうち後者は明らかに連結作業員の人的ミスに起因するものです。このような、人的ミスを何度も誘発するようない小改造ではこの問題の根本的な解決にならないことが、この事実により証明されていることは明白です。これらの問題に対して、貴社は今なお私に説明責任を果たさず、また過去に貫通路構造の欠陥に起因する、迷惑喫煙者による暴力事件を誘発したことについての謝罪を回避すなわち事実上拒絶し、被害者である私を突き放しました。このような、貴社から受けた人道的暴力（モラルハラメント）の結果、私はこの問題に係る貴社の認識が「貫通路構造の欠陥を悪用した、迷惑喫煙に起因する暴力行為や列車爆破テロなどで、死傷者が出てしまいかもしれないの」を今後未だに防止できなくともやむを得ない」という未必の殺意を公然と正当化しているものであるとしか、他に理解のしようがなく、なっております。

このような事実を鑑みたとき、貫通路構造の欠陥や踏切保安対策の問題に係る貴社の鉄道経営の実態が、「保安対策に関して投資を惜しまず、何より安全の確保を最優先する」という当社の姿勢（「百年史」751ページ最終行～752ページ1行目の記述）と矛盾

盾したものであることは明白です。

5. 貴社は、右に記した貫通路構造の欠陥を今なお確信的に放置し続けることによつて、私が貴社鉄道施設内で受けた暴力被害の再発防止を拒絶し続ける自らの不作為、すなわち施設管理者責任の放棄を正当化しています。貴社は、この人道的暴力によつて今なお私に精神的苦痛を強要し続けていることについて謝罪するか謝罪しないか、どちらであるかを明らかにしてください。また、貫通路構造の欠陥及び踏切保安対策に係る貴社の不作為は、いずれも鉄道営業法第25条が罰則を定める「鉄道係員職務上ノ義務ニ違背シ又ハ職務ヲ怠リ旅客若ハ公衆ニ危害ヲ醸スノ虞アル所為」に抵触する違法行為であることは明白です。貴社は、鉄道営業にあたり、こうした法令を順守する必要性を認めますか認めませんか。認めるのであれば、貴社がいまだにこれらの不作為を継続していることとの矛盾について、御説明願います。

右の5点について来月31日（火曜日）まで必着にて、必ず書面にて御回答ください。以上、お願い申し上げます。

記事

向島郵便局にて配達完了	平成17年4月28日	（内容証明郵便、速達）	第10217905250号	および配達郵便局	書留郵便物引受番号と配達完了日
-------------	------------	-------------	---------------	----------	-----------------